EJEMPLAR GRATUITO

ACTC ARGENTINA

TC Magazine

TURISMO CARRETERA

Año 2 Nº 18
Julio de 2004
Gentileza ACTC

REENCUENTRO

JUAN MANUEL SILVA

"MI TRANQUILIDAD NO SE NEGOCIA"

EXCLUSIVO: Escribe ALBERTO CANAPINO

elf

Varios años de trayectoria,
nos dieron la pauta para
saber a quien elegir.
Elf el lubricante de origen F-1
también en el TC.
Experiencia
Tenacidad
Calidad
Tecnología

J.M.Traverso
Piloto oficial ELF

STAFF

EDITOR
Fundación del Automovilismo Deportivo de la República Argentina

DIRECTOR
Alberto Falcón

REDACCION
Daniel Lannes – Ariel Bandi - AF

FOTOGRAFIA
Angel H. Ciale (www.angelh.com.ar)
Marcelo Ranea (www.aif.com.ar)
Jorge Marchesín (www.tc-digital.com.ar)
Gabriel Santos

ARTE
Fernando Veronelli

DIAGRAMACIÓN
ag Argentina

OBSEQUIO

TIRADA DE ESTA EDICION
15.000 ejemplares

EDITORIAL
Bogotá 162 (1405) Buenos Aires

IMPRESION: Impresos Macri

Auditado por IVC
El valor de la verdad.

Sumario

Turismo Carretera Magazine

4/6 EN FOCO –
Otra muestra del talento de los fotógrafos que siguen al Turismo Carretera. Creatividad, composición, el lugar exacto, momentos únicos...

8/ PANORAMA – REENCUENTRO
Se fue la octava carrera del año y con ella volvió Juan María Traverso. Otra vez en lo más alto del podio, el flaco revalida su chapa de candidato.

12/ JUAN MANUEL SILVA – "MI TRANQUILIDAD NO SE NEGOCIA"
El Pato Silva es el nuevo puntero del Campeonato pero todavía no ganó, un presente distinto que no parece inquietarlo.

14/ INSTITUCIONES & EMPRESAS
El Centenario del Automóvil Club Argentino, el agasajo de Repsol YPF y los ecos de los Premios Fangio.

16/ COLECCIÓN TC MAGAZINE
Rafael Verna - Ford

18/ TC-SIM Racing - AHORA PODES JUGAR TC
Hacia falta un juego argentino para PC y TC Magazine te muestra en exclusiva el anticipo. Como es, como jugarlo, que equipo necesitás... todo lo que estabas esperando para ser parte de "la máxima".

20/ TC PISTA - CON ESPACIO PROPIO - Un nuevo análisis sobre el TC Pista, una categoría que sigue creciendo y mejorando. Los nuevos valores, los cambios y la realidad con lugar propio.

22/ SERGIO LIFSCHITZ - LA VICTORIA ESPERADA
El entrerriano amenazó varias veces con llegar al escalón más alto del podio y en Salta cumplió.

24/ TECNICA - CALCULOS DE SUSPENSIONES – Alberto Canapino nos introduce en otro apasionante capitulo de la preparación de automóviles de competición.

28/ LA CARRERA – Toda la info de la segunda visita del año del Turismo Carretera y el TC Pista al autódromo de Buenos Aires. Pilotos, marcas, campeonatos y crono para seguirlo al detalle.

ENTRE LA GUERRA Y LA PAZ

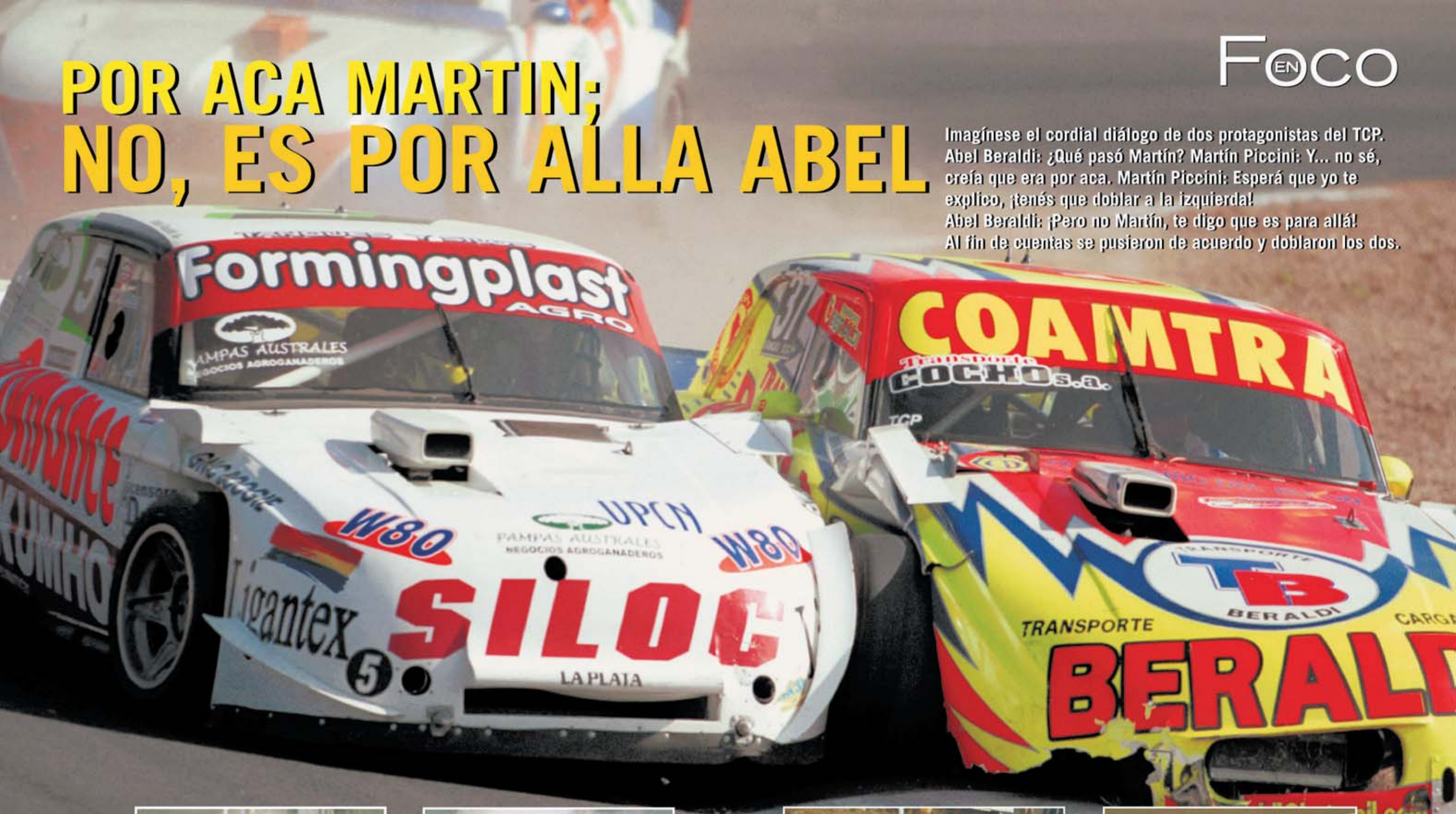
De la batalla del podio, a pura cerveza, a la calma de Marcos Di Palma. Juan Manuel Silva y el "Toto" Loidi (su acompañante) "bañan" de cerveza al retornado Juan María Traverso. Menos mal que era Schneider.

¿No parece un angelito? Marcos Di Palma, solo, tranquilo y en medio del circuito disfrutando de la final del TCP.

Fotos: Jorge Marchesin

POR ACA MARTIN; NO, ES POR ALLA ABEL

Imagínese el cordial diálogo de dos protagonistas del TCP.
Abel Beraldi: ¿Qué pasó Martín? Martín Piccini: Y... no sé, creía que era por aca. Martín Piccini: Esperá que yo te explico, ¡tenés que doblar a la izquierda!
Abel Beraldi: ¡Pero no Martín, te digo que es para allá!
Al fin de cuentas se pusieron de acuerdo y doblaron los dos.



Fotos: Angel H.

REENCUENTRO

El –no tan inesperado– regreso al triunfo de Juan María Traverso en Salta le agrega cada vez más pasión a un campeonato que ya dobló el codo de la primera mitad.
El veterano múltiple campeón confirmó todos los pronósticos previos en una actuación con su sello, y ahora se perfila como uno más de los muchos aspirantes al cetro 2004.

Si esto sigue así, corremos por el segundo lugar, era la impresión que imperaba por los poblados boxes salteños cuando el atardecer del viernes le agregaba sombras al vistoso escenario salteño. La preocupación de los pilotos no era exagerada y tenía expresas razones. El virus T-T (Torino de Traverso) hacía estragos en los ánimos rivales y amenazaba con extenderse durante todo el ***weekend***. Y nadie parecía tener el antídoto necesario. ***Tengo un auto bárbaro***, simplificaba el Flaco, más a gusto que nunca con el excelso rendimiento de ese mismo auto al que muchos le habían extendido el certificado de defunción en aquella polémica jornada de Río Cuarto. Es que los que conocen de cerca al ramallense, exigente hasta el límite, destilaban alivio ante una sonrisa extendida que sólo significaba una cosa: confianza pura.

Que no decayó ni siquiera cuando en la disputa de las series, su parcial fuera el más lento de todos. ***Penamos un poco con los frenos***, fue la explicación, ante el acoso que propuso el otro Torino en manos de Patricio Di Palma. Pero fue apenas una ilusión óptica, o bien una dosis de estrategia para no mostrar todo el potencial que había en esta nueva versión de ***violeta*** voladora.

A Traverso le costó sólo cinco vueltas resolver la ecuación que lo separaba del triunfo. Un furioso ***rush*** inicial para iniciar el acoso directo sobre un Silva que eligió la prudencia como moneda de cambio ante un desarrollo de carrera que prometía exigencias importantes. Pero el Flaco tenía apuro por doblegarlo y no escatimó el riesgo para aprovechar el único hueco disponible.

Y así empezó a escribir el final de la historia que lo separaba del triunfo, desde que resolvió volver a la categoría que lo vió campeón en seis ocasiones y en la que mediaron más frustraciones que alegrías, haciendo tambalear más de una vez la idea de que era posible el regreso a la gloria. Ese regreso que ahora le da una visión optimista en relación a lo que queda. ***Hay Traverso para rato y ahora podemos pensar seriamente en pelear el campeonato***, amenaza. Y está visto que este torneo no se permite respiros. Y también que el TC no se podía permitir tener a una figura de sus kilates en el mero rol de ***partenaire***.

> *Hay Traverso para rato y ahora podemos pensar seriamente en pelear el campeonato*
> *(Traverso)*

VOLVER A EMPEZAR

El inicio de la segunda parte de este apasionante certamen lo encuentra a Juan Manuel Silva disfrutando del liderazgo, fruto de una acertada toma de decisiones en territorio salteño. Con calma y sin prejuicios, el Pato acató dócilmente el mensaje del imbatible Torino y capitalizó la generosa recompensa para ascender. *Hice negocio*, admitió el chaqueño que disfruta del especial momento apoyado sobre bases sólidas. Las mismas que poseen Hernández o Verna, poseedores de veloces Fords con lógicas ambiciones, más si se tiene en cuenta el veloz compromiso que se vendrá en este reencuentro con Buenos Aires. Los tres conocen de antemano el valor de concretar lo que necesitan para consolidar sus pretensiones, aunque no ignoran que con un abanico de posibilidades tan repartido, la chance no parece sencilla.

Yo soy todo pasión,
uso Firestone. Y vos?.
Firestone

Pensé que la ganaba cuando se peleaban entre el Flaco y el Pato, pero el tercer puesto fue muy bueno, sobre todo para el equipo que trabajó tanto

(Ledesma)

Es que la estadística indica que sobre mitad de temporada siempre alguien se encargó de repetir triunfos, pero ésta no se respetó aún en 2004 lo que hace abrigar esperanzas a los que aún deben su cuota.

Bessone es uno de ellos y postergará por una carrera más el debut de la nueva cupé, mientras Arme-llini se come las uñas esperando su oportunidad de retornar a la máxima con la Dodge campeona. Tito no quiere correr riesgos y parece lógico, ya que el corto lapso que medió entre Salta y este nuevo compromiso con el 12 capitalino no ofrece resquicios para un buen ensayo.

Frente a eso no dramatiza Christian Ledesma. ***Tenemos un gran auto y recuperamos la motivación***, admitió, tras el buen trabajo de Salta. ***Pensé que la ganaba cuando se peleaban entre el Flaco y el Pato, pero el tercer puesto fue muy bueno, sobre todo para el equipo que trabajó tanto***, resumió el marplatense que luce confiado. Es que el buen rendimiento del Chevy no pasó desapercibido en un terreno donde los Cherokee y los Fords se sintieron mas a gusto.

A RECUPERAR TERRENO

En otra sintonía, Guillermo Ortelli vive una realidad diferente. En Salta resignó -sin dar nunca batalla- el liderazgo que ostentó desde principio de año. Los problemas del campeón dieron mucha letra sobre supuestas cirugías mayores en el equipo, pero la cosa se mantendrá igual de cara a Buenos Aires, aun cuando las pruebas previas no dieron indicios de mejoras. Con menos kilos quizás la Chevy recupere algo del vigor imprescindible para salir del ostracismo. Otro que buscará revancha es Omar Martínez tras el traspié de Salta, aunque el entrerriano mantiene su fe en el conjunto. ***Fue un problema de motor y nada más. Me parece que no hay que tocar nada importante, el auto está perfecto y seremos protagonistas de la punta***, confiesa el Gurí.

Y siguen las firmas, porque la cita con la velocidad que propone el perimetral porteño abre el juego de las expectativas, dividiendo aguas entre las sorpresas y la lógica. Hace falta recordar el sorpresivo triunfo de Marcelo Bugliotti en la edición anterior para entender que todo puede pasar. ¿Será el turno del Pumita, tal vez? El Falcon by Laborda luce cada vez más sólido, con pretensiones y el 12 le sienta bien. ¿Habrá espacio para que el Torino de Pacho deje de insinuar, o que el Pato Di Palma repita el suceso del 2003? Ese lo debe recordar Henry Martín, coautor de aquella jornada inolvidable, y que eligió esta carrera para retornar al TC. Al igual que Esteban Tuero, dispuesto a encontrar su espacio ahora a bordo de un Chevrolet. Nombres de peso que se suman a este juego cada vez más atractivo y del que nadie quiere quedar afuera.

DANIEL LANNES

Fotos: Angel H.
Jorge Marchesín

JUAN MANUEL SILVA, FLAMANTE LIDER DEL TORNEO

Aunque la victoria sigue haciéndose esperar, el chaqueño que acaba de saltar al primer lugar del certamen no desespera y dice que aún hay muchas carreras por delante. Aplomado hasta la exasperación, el Pato explica con lujo de detalles este especial momento en su carrera deportiva, niega que haya un cambio de personalidad y advierte que ganar es siempre su principal objetivo

"MI TRANQUILIDAD NO SE NEGOCIA"

Entrar a su propia casa puede convertirse casi en una utopía. Las primeras sombras de una noche cualquiera amenazan con dejarlo a oscuras con las bolsas de supermercado en sus manos, pero el hombre ni se inmuta y espera pacientemente mientras acepta la charla con TC Magazine. "Lo que pasa es que mi mujer salió por la puerta de atrás y dejó las llaves puestas, pero bueno, ya va a llegar", dice Juan Manuel Silva..

Llegó desde Salta con la flamante condición de líder del certamen, una meta codiciada por muchos promediando el torneo, pero con una materia muy pendiente: el triunfo indispensable que lo habilite para aspirar al ansiado número 1.

¿No te desespera saber que necesitás ganar?

-No, todavía no me preocupa, hay un montón de carreras por delante, ya se va a dar. Soy protagonista de la punta y nadie nos regaló nada para estar donde estamos. Tenemos un buen conjunto: muy buen auto, un gran equipo y el presupuesto indispensable para pretender lo que buscamos. Nunca en el TC conté con tantos elementos para pelear un campeonato, pero no podemos inventar la pólvora. La victoria se trabaja desde el primer entrenamiento, pero se la lleva uno solo.

Y qué falta, ¿más agresividad tal vez?

-No creo, quizás habrá que ser más efectivo a la hora de clasificar, tenemos que buscar por ese lado. Hay que tratar de estar entre los seis de adelante más seguido, de qué te sirve la agresividad si estás quince... No hay que modificar nada. Podríamos haber ganado en Salta, hicimos todo para lograrlo. Corrí toda la serie casi clasificando, me aseguré el primer lugar de partida de la final y puse todo lo que hay que poner, pero el Flaco tenía más que yo, me mataba acelerando. No es que me equivoqué y se me escapó, simplemente tenía más. Entonces los puntos del segundo lugar fueron un buen negocio.

Sonás muy conformista ¿es parte de la estrategia de este nuevo Silva?

-No, ¿por qué? Yo no cambié para nada, soy el mismo de siempre. Cambia la actitud, los años te cambian, el ser padre te cambia, las mayores responsabilidades, pero entiendo que te cambian para bien. Gané el campeonato en el ´93 de la Fórmula Renault y en el ´98 el de TC 2000 y le pongo la misma energía a esta campaña del TC. En lo personal, hay un nivel de exposición más alto y me molestan las mismas cosas de siempre. No tengo un casette que me indica de qué manera tengo que ser o qué personalidad sacar a relucir en cada ocasión. No es justo, parece que hubiera gente que está a la expectativa para ver qué digo y entonces me juzgan. Que soy un agrandado, un soberbio y no se cuantas cosas más.

¿Cómo te definís en la actualidad?

(Se toma una larga pausa para elaborar la respuesta).

-Como una evolución de mí mismo. Muchas veces lo comenté y siempre se me malinterpreta y termina pareciendo que no me interesara correr para ganar campeonatos. Quiero ser un buen deportista, por encima de todo. En mi trayectoria deportiva tuve muchos logros, estoy conforme con todo lo que conseguí, pero soy conciente que también tuve muchas peleas y algunas de ellas con nombres importantes. Y hoy pretendo realmente esquivar todos los conflictos. No quiero pelearme con nadie y fundamentalmente me gusta llevarme bien con todo el mundo. No soy un tipo conflictivo, lo que me saca de quicio es que se metan conmigo. Pero ahora me lo tomo con más calma, cuento hasta mil antes de decir una pavada producto de la calentura.

La hiperactividad, el hecho de correr en tantas categorías. ¿No te resta energías para encarar bien de firme el campeonato de TC?

-Al contrario, te da más ganas. Me siento bien arriba de los autos, tenés revancha todos los domingos, estás bien en training. Evidentemente la suma de experiencias me ha dado la posibilidad de ver las carreras de manera diferente y cada vez estoy más relajado arriba del auto, eso es bueno. Y como te decía antes, saber que tenés el respaldo de un buen conjunto, equipo-auto-presupuesto te permite enfocar las cosas con más tranquilidad. Y esa tranquilidad no se negocia, por eso te digo que no me desespero por el triunfo. Ya llegará, falta la mitad del campeonato todavía y estamos haciendo las cosas bien.

Te creo todo pero ahora te pregunto ¿Ganás en Bs.As?

-Y, estaría bueno, ganar en Bs. As. siempre es muy especial. Mucha gente, un escenario bárbaro, la repercusión que tiene...podría ser. Aparte en el 12 siempre estuvimos cerca, en la última clasifiqué 18 y llegué 2º. Vamos a ver.

Va siendo tiempo de dejar de lado las preguntas, aun cuando da la impresión de que alguna habrá quedado en el tintero. El piloto no ignora el valor del objetivo que persigue, pero el hombre, el Pato bah, tiene una única preocupación inmediata. Que no se le haga la hora porque tiene previsto cocinar un vacío al horno con papas y no quiero cenar muy tarde. Lo dicho, manso y tranquilo.

por Daniel Lannes
Fotos: Angel H.

CENTENARIO DEL ACA

El ***Automóvil Club Argentino***, fiel a su motivación de desandar los caminos, llegó a su primer centenario. Una celebración que llena de alborozo a todos quienes conforman esta señera entidad, pero que también debe extenderse a todo el pueblo argentino. En efecto, los argentinos bien podemos celebrar este importante aniversario porque el ACA, a través de su rica historia, ha estado al servicio de nuestro querido país en toda su maravillosa extensión con sus unidades serviciales, su hotelería, sus recreos y campamentos, su labor cartográfica, la demarcación de carreteras y un sinfín de servicios más; siempre unidos a la difusión y promoción del turismo y del automovilismo. El pasado 11 de junio fue el aniversario de su fundación, y hoy la ***Asociación Corredores Turismo Carretera*** se suma y homenajea a la centenaria entidad a través de la disputa de su ***Gran Premio Centenario Automóvil Club Argentino***.

DISTRIBUIDOR DIESEL EN SALTA

Contemporáneamente con la octava presentación del Turismo Carretera en Salta, la firma Repsol YPF realizó un agasajo para sus clientes Distribuidor Diesel del Noroeste Argentino. La velada se concretó en el tradicional Club 20 de Febrero de la capital salteña y congregó a 150 invitados que disfrutaron de la agradable reunión. La misma fue animada por el humorista Carlos Sánchez, en la foto junto a Walter Hernández (piloto Repsol YPF), Alfredo Olmedo (empresario local) y otros clientes Distribuidor Diesel.

SANTA FLORENTINA EN LOS FANGIO

Bodegas Viñas Riojanas, a través de su Champagne Santa Florentina, agasajó a los ganadores de los premios Juan Manuel Fangio, en la tercera edición de esta ya tradicional entrega; que tuviera lugar días atrás en el Hotel Hilton de Buenos Aires. Los ganadores, junto a la preciada estatuilla, se llevaron una botella de Champagne Santa Florentina –en un elegante estuche– que también pudieron saborear a la hora de la celebración final. En la foto, el ganador de la noche, Ernesto Bessone con su Fangio y el Santa Florentina.

VASSALLI
1550 cm

La familia se agranda.
Y sigue haciendo historia.

En momentos en que el campo vuelve a demostrar todo su potencial dinamizador de la actividad económica, Vassalli Fabril pone de manifiesto su capacidad de innovación con el lanzamiento de una máquina que capitaliza la infraestructura y el desarrollo tecnológico que le permitió a la empresa consolidar su liderazgo en la producción nacional de cosechadoras.

Vassalli: Un sentimiento que renace desde el corazón del campo argentino.

TANQUE DE GRANOS
con capacidad de 6.100 litros / 4.880 kg, con sinfín transversal horizontal en todo el fondo de la tolva con válvulas de regulación de descarga.

PLATAFORMA FLEXIFULL
de 28 pies, con basculante que permite inclinar la plataforma hasta 450 milímetros en los extremos, mediante sensores eléctricos.

CABINA
Montada sobre tacos de goma, separada de la tolva, con aislación acústica y parabrisas curvo tonalizado.

CONFORT
Columna de dirección rebatible, asiento de suspensión con regulación eléctrica, aire acondicionado y radio pasacassette.

COMANDOS
Completa y moderna consola equipada con pantalla de cristal líquido, al alcance de la mano del operador.

VASSALLI FABRIL S.A.
Una familia de grandes máquinas.
Y de grandes logros.

Ruta Nacional 33 - Km 685 - C.C. 2046 - Tel: (03465) 423055 / 423056
9 de Julio 1603 - C.C.2046 - Telefax: (03465) 421700/018/023
(2630) Firmat - Santa Fe - Argentina / www.vassalli.com.ar

COSECHADORAS
VASSALLI

AHORA PODES JUGAR TC

A partir de este fin de semana, ya está disponible en Internet el primer simulador de Turismo Carretera para PC. Este trabajo, es el primer paso de un equipo de programadores que desde hace ocho meses, puso en marcha esta iniciativa para que el Turismo Carretera pueda estar en tu PC. Esta labor es la modificación del gran simulador de Fórmula 1 Grand Prix 4 incluyendo un minucioso trabajo con el entorno, los boxes y los principales autos de la categoría más importante del país.

Después de muchos meses de trabajo vio finalmente la luz el primer trabajo argentino para el mejor simulador de autos, el Grand Prix 4 (GP4), que recrea la temporada 2004 del campeonato argentino de Turismo de Carretera. En esta modificación se encuentran un importante grupo de pilotos que representan a la más popular de las categorías automovilísticas, como así también, a las cuatro marcas que la integran.

Esta modificación (MOD) la podés bajar en forma totalmente gratuita desde *www.tc-simracing.com.ar* y fue realizada por el equipo de GP4 Argentina (www.gp4argentina.com.ar) con el objetivo de plasmar en las PC argentinas el deporte motor que más seguidores tiene en el país. Para eso se modificaron todos los autos originales, las físicas (forma en que responde el auto en la aceleración, el frenado y al doblar), la ambientación de las pistas, los menúes y la gráfica para lograr un interesante trabajo que te sumerge al volante de un Torino, Ford, Chevrolet o Dodge.
Bien vale recordar que el GP4 es el mejor simulador de autos de la actualidad, por su realismo de conducción, pistas y muchos items más que lo diferencian de cualquier otro juego de autos.

La escenografía de los boxes del Turismo Carretera, uno de los items que más trabajo llevó y que enorgullecen a este grupo de trabajo. Todo el color del TC para que lo disfrutes a pleno.

Pilotos como Juan Pablo Montoya o Jacques Villeneuve lo utilizaban para entrenarse y aprenderse las pistas de memoria antes de subirse a un F1 real. En nuestro país, tiene adeptos tales como Norberto Fontana y Matías Rossi.
En cuanto al MOD TC, se podrá no solamente correr, sino trabajar sobre el auto, configurando el chasis, alerones y pontones, resortes, amortiguadores y todas las alternativas que tu TC puede disponer para una mejor performance.

COMO CONSEGUIR EL MOD Y COMO INSTALARLO

El juego ya está disponible y para "bajarlo" tenés que ingresar en el nuevo portal del automovilismo virtual: www.tc-simracing.com.ar. Es totalmente gratis (¿increíble no?), sólo tenés que registrarte para poder acceder al área de descargas y finalmente, empezar a acelerar a fondo.
Para instalarlo tenés que disponer en tu PC el juego original Grand Prix 4 de Geoff Crammond y el parche oficial 9.6. El parche, más el soporte técnico (consultas o dudas) lo encontrarás en la web www.gp4argentina.com.ar y en el foro de www.tc-simracing.com.ar
El MOD es autoinstalable, por lo que una vez descargado lo tenés que ejecutar, y automáticamente ya estarás en condiciones de subirte a un TC y comenzar a girar en practicas libres o carreras con entrenamiento, clasificación y largada.

Parece de verdad no? una largada de TC, miles de caballos de fuerza atronando los autódromos y vos podes ser protagonista.

EL EQUIPO NECESARIO

El requerimiento mínimo para poder hacer correr al simulador es un Pentium III de más de 800 Mhz, 128 MB de RAM y aceleradora gráfica (los mismos requisitos para correr el GP4), pero para aquellos que quieran imágenes en alta resolución, con un grado alto de detalle de los autos y de las texturas, será necesario el equivalente a un Pentium 4 de más de 2000 Mhz y aceleradora gráfica de 64 o 128 MB.

Esto puede pasar... una maniobra desafortunada, un toque, un choque, un despiste... todo esta previsto en TC-SIM RACING, hasta las sanciones y las camaras para que puedas ver desde todos los ángulos e inclusive, hacer un replay de tu carrera.

¿CAMPEONATO VIRTUAL DE TC?

La gente de www.tc-simracing.com.ar ya está preparando un torneo virtual de Turismo de Carretera, en el cual podrán participar todos los registrados al sitio del país y del exterior. La modalidad será off line para permitir que todos aquellos que no dispongan de Internet, puedan enviar su carrera y así sumar puntos para ser el gran Campeón de TC Virtual.
Visitá diariamente el foro de TC-simracing para estar al tanto de las últimas novedades de la categoría y de las noticias relacionadas al MOD y el torneo.

CON ESPACIO PROPIO

Acostumbrado a pasar desapercibido y ser lógicamente devorado por el TC grande, su hermano menor, el TC Pista, va dejando atrás esa imagen de categoría que todo el público veía de reojo mientras preparaba la parrilla para el asado en un autódromo o leía el diario con el desayuno listo en su casa mientras esperaba ver las series del TC en diferido por Canal 13. Hay razones sustanciales para notar ese crecimiento. El nivel de competitividad de los autos redunda en una mayor calidad de competencias y fundamentalmente los pilotos que van desembarcando en la divisional, jóvenes con buena base en otras categorías, van entremezclándose sin pedir permiso con los de mayor experiencia. El resultado no pasa desapercibido y muchas veces ofrece carreras tan interesantes -y a veces más- que el propio TC. En medio año ya ha demostrado que logró su propio espacio, que es un telonero de lujo del TC y que tiene identidad propia.

"El crecimiento de la categoría se dio, a mi entender, por tres puntos", dice un analítico Maximiliano Juan: "Primero que un auto del TC Pista es, hoy por hoy, prácticamente un TC. Yo cuento con un equipo numeroso y profesional con cinco personas que trabajan en el auto y eso antes no ocurría. Segundo que las carreras dejaron de ser ásperas del 10° para adelante, porque siempre estamos los mismos pibes que venimos de los monopostos y nuestro manejo es, por experiencia en autos de Fórmula, más preciso y más fino. Y tercero porque afortunadamente todo se depuró cuando el TC Pista se dividió en A y B, formando así el TC Pista división Top Race". Es la palabra autorizada de un pibe que con un manejo soberbio se quedó hasta el momento con dos poles, cinco series, dos finales y tres récord de vueltas. Todo esto le sirvió para sumar 124,5 puntos y ser el puntero del campeonato.

Una situación que no se puede dejar de lado es que en el TC Pista se mantiene en estado puro el duelo histórico Ford - Chevrolet muy lejano a la polémica reglamentaria del TC, donde los Chivos se quejan por el límite del lastre de una y otra marca. La estadística hasta la octava fecha de Salta indica que en poles hay una pequeña ventaja de los representantes del Ovalo por (5 a 3) al igual que en las series, donde Ford manda 9 a 7, pero en las finales (que es lo que en definitiva más importa) están 4 a 4 con el doblete de Maxi Juan, más una para Esteban Piccinin y Federico Lifschitz y otro doblete de Sebastián Diruscio, más las ganadas por Laureano Campanera y Guillermo Castellano para compensar a la hinchada de Chevrolet.

> "...un auto del TC Pista es hoy por hoy prácticamente un TC. Yo cuento con un equipo numeroso y profesional con cinco personas que trabajan en el auto y eso antes no ocurría."

Un dato no menor es que las carreras hace rato que dejaron de ser un show del pace-car y se la toma ahora como para sumar experiencia antes de pegar el salto al TC. A manera de trampolín, los pilotos se toman a esta categoría con mucho más profesionalismo que en tiempos no muy lejanos. Con esta idea coincide Diruscio: "Antes era otra cosa. En la actualidad hay mucha gente apostando a pasar al TC y no eternizarse en el TC Pista. El crecimiento vino, además, de la mano de la calidad de los autos y de muchos pilotos que vienen de las Fórmulas, quienes trajeron aire fresco", admitió quien está ubicado tercero en el torneo, siendo así el mejor representante de los Chivos.

> "Antes era otra cosa. En la actualidad hay mucha gente apostando a pasar al TC y no eternizarse en el TC Pista."

"Desde que corro en esta categoría nunca hubo tanta paridad. Y lo bueno fue que se emparejó para arriba. Que haya 23 ó 25 autos en un segundo es un signo de crecimiento enorme", aclaró Abel Beraldi, quien agregó: "Fijate el profesionalismo que existe que en Nueve de Julio, bajo la lluvia, no hubo tantos choques como muchos pensaron. Antes hubiese sido una tragedia y seguramente todos terminábamos con el auto dentro de una bolsa de consorcio. Hoy corren 40 autos de punta y sólo cinco del montón y eso hasta el año pasado era al revés", cerró el piloto del Gran Buenos Aires.

Datos de una realidad que atraviesa este TC Pista y que afortunadamente cobra cada vez mayor relevancia. Bien lejos de aquella imagen de Circo Romano y cada vez más cerca del espectáculo de gran jerarquía.

por Ariel Bandi
Foto: Jorge Marchesín

DNI a FEDERICO LIFSCHITZ

LA VICTORIA ESPERADA

El primer triunfo llegó cuando menos lo esperaba. Ya había logrado poles el año pasado y conocía de cerca eso de subir al podio, pero tuvo que esperar hasta Salta para pegar el primer grito en el TC Pista. Federico Lifschitz demostró que a sus cortos 22 años puede pensar una estrategia de carrera como si fuera un veterano. Esperó su momento sin desesperarse y pegó un zarpazo preciso para encabezar un trío de puro Ford en el podio, cortando así con la racha de Chevys ganadoras.

Pasaron unos cuantos días pero la sonrisa tímida parece no borrarse más. Se le iluminan los ojos claros cuando recuerda el hermoso paisaje salteño que fue testigo de su primer triunfo en el TC Pista. Esa divisional que eligió como lógica continuidad en su paso por el automovilismo deportivo, corto aún pero lo suficientemente exitoso como para tenerse en cuenta.

Nacido en Paraná, aceleró desde los 10 años un karting, pero como sus padres no estaban de acuerdo con el deporte motor *–mi vieja sobre todo no quería saber nada porque tenía miedo de que me golpeara, explica–*, cambió el casco por la pelota ovalada y se fue a jugar al rugby en el Club Estudiantes de la capital entrerriana. Allí se movió en el puesto de full-back en las divisiones 8Y, 6Y y 4Y. ***"Pero estaba escrito que lo mío eran las carreras y en el '99 fui de acompañante con el Gurí Martínez en el Falcon y quedé enloquecido. Tenía 17 años, reuní a mis padres y les dije que quería correr sí o sí. Y así fue que al año siguiente debuté en Top Race y desde el 2000 corrí en la Super Renault. La verdad no me puedo quejar, aprendí mucho y me fue bastante bien"***, aclaró el rubio piloto que se autodefine como alguien imprevisible. Francamente me encontrás de casualidad, no suelo tener la misma rutina. Hoy estoy acá y mañana no sé, soy bastante imprevisible, dice. Tan imprevisible como resultó su primer triunfo del domingo salteño, donde pocos lo tenían en cuenta y él mismo resume:

"Sabía que esta carrera era la más complicada de todas porque el circuito no te permite muchos lugares para el sobrepaso y por eso mi plan de carrera fue esperar a que se eliminaran los de adelante. Había clasificado octavo, tuve suerte de quedar segundo en la serie y en la final me mantuve expectante hasta que se tocaron los dos Chevrolet. Después sólo esperé a que se vaya el pace car para ir por Gustavo Solís". Y parece que todo estaba de su lado porque el crédito local tuvo un problema en la caja y no pudo conservar la punta que había heredado luego de que Laureano Campanera fuera excluído. El Laucha se lo había llevado puesto a Mariano Acebal y lo sacó de pista cuando el pampeano mandaba en las primeras vueltas. Con este panorama, Lifschitz cantó bingo, caja de empleados y cerró la jornada.

Y lo mejor es que ahora se perfila como un potencial candidato al 1 que pelean por ahora Maximiliano Juan y el Toto Piccinin con una luz sobre el resto. ***"Mi objetivo desde el arranque de este año era pelear el campeonato. Como soy campeón de la F-Super Renault podría haber ido derecho al TC pero quise hacer otro año más de experiencia acá"***, reconoció Federico, que tiene un auto preparado por el mismo equipo que alista al de Juan Manuel Silva en el TC. ***"El Pato me tira buenos datos, consejos y también me ayudan Willy Kissling, Jorge Alifraco y Federico, un ingeniero del equipo que trabaja siempre conmigo. Estoy siempre abierto a críticas o sugerencias"***, aclaró.

En grado de comparación del título que ganó el año pasado con el Fórmula a este presente en el TC Pista, Federico admite que ***"si bien ganar un campeonato te permite venderte mejor y dura para toda la vida, ganar una carrera de una categoría que ve todo el país pesa muchísimo y te da más chapa. No voy a descubrir nada si digo que hoy el automovilismo argentino pasa por los autos con techo, aunque por gusto sigo eligiendo los Fórmula"***, admite y destaca lo mejor que le dejó su paso por esa categoría: ***"Son los autos más veloces del país y trato de aprovechar que los manejé bastante. La velocidad que transitás en curva es impresionante"***, contó el pibe que esperó hasta el fin de semana siguiente a la carrera de Salta para festejar con su gente este logro. Es que su fanatismo por Boca lo llevó a esperar la final de la Copa Libertadores contra el Once Caldas en Colombia con el objeto de festejar por partida doble. Pero está visto que no todas las alegrías se dan juntas.

CALCULOS DE SUSPENSIONES

De la mano de Alberto Canapino seguimos recorriendo el fascinante mundo del automovilismo, analizando los lineamientos generales a tener en cuenta a la hora de diseñar y construir un automóvil de competición.

Una introducción a los cursos de preparación de automóviles de competición dictados por Internet y de forma presencial junto a la UTN Facultad Regional General Pacheco.

Teniendo en mente que los principales objetivos buscados cuando comenzamos el diseño de un sistema de suspensión para un automóvil de competición son:

- Mantener contacto con la pista con el mayor grip posible.
- Retomar contacto con la pista cuando la rueda fue afectada por una perturbación.
- Atenuar las oscilaciones que alteran las cargas en las ruedas.
- Obtener rapidez de respuesta sin que el auto se torne ingobernable.

Tomaremos como base la teoría oscilatoria para estimar los primeros valores que utilizaremos en un vehículo, y que posteriormente sufrirán ajustes concernientes a la puesta a punto correspondiente a un determinado circuito, piloto, condiciones climáticas y demás variables propias del automóvil.

FRECUENCIA NATURAL O DE RESONANCIA

Como primer medida para comprender las características oscilatorias de los cuerpos debemos tener en claro el concepto de frecuencia natural o de resonancia. Dicha frecuencia de oscilación representa la cantidad de ciclos de ascenso y descenso que describe nuestra masa por unidad de tiempo cuando es afectado por una única perturbación, y se puede calcular como:

$$f_N = \frac{1}{2\pi} * \sqrt{\frac{K}{m}}$$

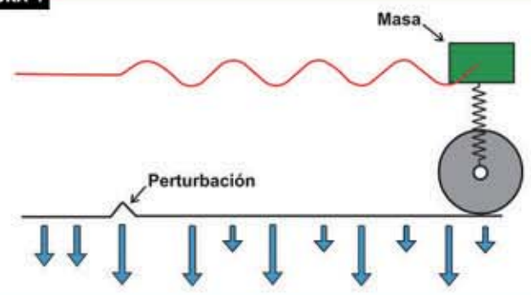
K: Constante elástica del resorte.

M: Masa.

Su relevancia en la descripción de un sistema de suspensión, y que da origen al calificativo de natural, surge de su independencia respecto del tipo de perturbación (ésta sólo afecta la amplitud de la onda generada) dependiendo sólo de factores internos como ser la constante elástica del espiral (K [kgf/m]) y la masa que actúa como carga de dicho espiral.

La situación, a veces difícil de visualizar, es muy similar a la de un péndulo de reloj, donde la frecuencia de oscilación no depende de cuanto se aleje de su posición de equilibrio (vertical), sino del largo de la varilla. (Figura 1)

FIGURA 1



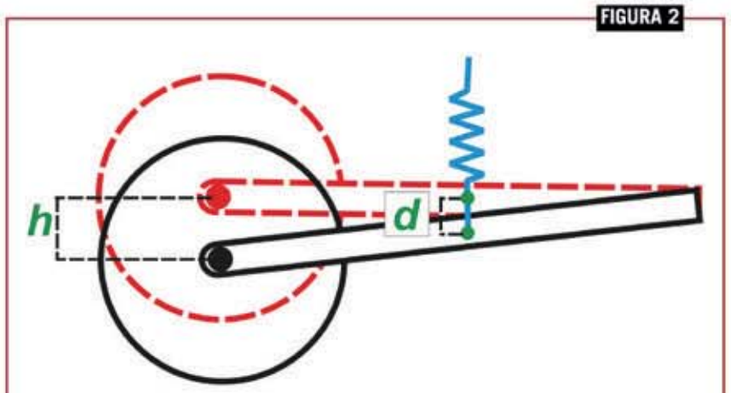
Mediante el conocimiento de esta relación entre la frecuencia y la masa suspendida del sistema, podremos siempre calcular cuál será la constante elástica adecuada en una rueda para la obtención de la frecuencia buscada:

$$f_N = \frac{1}{2\pi} * \sqrt{\frac{K}{m}} \quad \Rightarrow \quad K = (2\pi * f_N)^2 * m$$

La masa estará definida por el porcentaje de peso que se haya atribuido a cada rueda durante su distribución, y la frecuencia óptima de diseño dependerá principalmente del tipo de automóvil y las irregularidades de los circuitos transitados. Tal como podemos apreciar en la fórmula, la rigidez de la suspensión del vehículo aumenta conforme lo hace la frecuencia, y por lo tanto los valores utilizados en competición suelen ser bastante superiores a los correspondientes a automóviles de calle. En Turismo Carretera generalmente se utilizan frecuencias entre 2 y 4Hz (ciclos por segundo), mientras que para el caso de monopostos que compiten en circuitos sumamente lisos se llegan a utilizar frecuencias muy superiores.

A la hora de dimensionar el espiral, debemos evitar un error muy frecuente, que ocurre porque la constante elástica (K) calculada no corresponde al valor del espiral sino a su actuación sobre la rueda, dependiendo esta última de la posición que fue prevista para la instalación de los espirales.

FIGURA 2



Para poder realizar tal adaptación, suele simplificarse el caso mediante la introducción de un coeficiente de relación de movimiento, que es una medida de cuanto más se mueve verticalmente la rueda de lo que lo hace el espiral:

$$RM = \frac{h}{d}$$

Posteriormente podremos calcular la constante elástica del espiral requerido mediante: (Figura 2).

$$K_E = K * RM^2$$

COEFICIENTE (C) DE AMORTIGUACIÓN

Hasta el momento hemos evaluado una rueda que como suspensión cuenta sólo con un espiral, y por lo tanto frente a cualquier perturbación se generará una oscilación indefinida con una frecuencia igual a la natural. Aquí es donde surge la necesidad de incorporar un amortiguador al sistema para que se ocupe de frenar dicha oscilación y recuperar el estado original de equilibrio.

*El amortiguador es un componente tal, que ejerce una fuerza resistiva que se opone a la velocidad en recorrido vertical de suspensión. Su accionar suele estar descripto por el coeficiente de amortiguación, que representa la fuerza con que se opone al movimiento por unidad de velocidad, y es por ello que suele medirse en unidades de [kg*s/m].*

A medida que se aumenta el coeficiente de amortiguación es menor la cantidad de oscilaciones que transcurren hasta recomponer el equilibrio. Tal es así que a partir de un valor del coeficiente conocido como crítico, la rueda recompone su estado de equilibrio sin producir siquiera una oscila-

AGROCIAM
SERVICIOS AGROPECUARIOS

Una empresa Argentina al servicio del productor Agropecuario.

ARGENTINA

Sucursal Intendente Alvear
Ruta Nacional Nº1 - Acceso B. Mitre (6221)
Intendente Alvear - Prov. de La Pampa
Tel.: 02302-481243

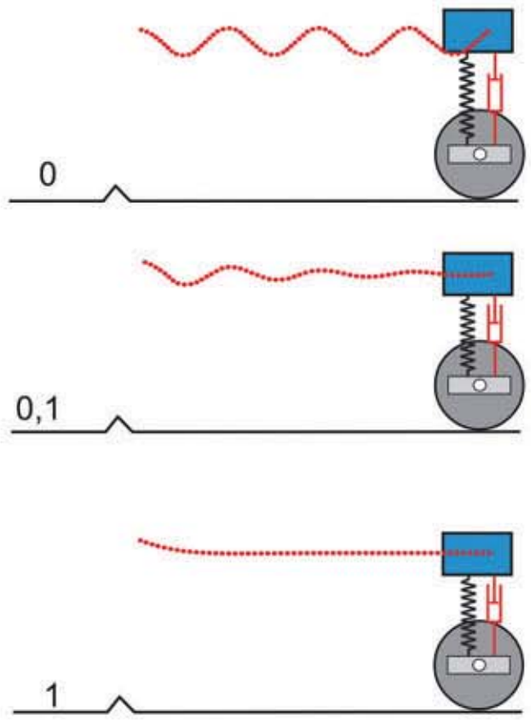
Sucursal Las Flores
Ruta Nac. Nº 3 Km 187 (7200)
Ciudad de Las Flores
Tel.: 02244-451826/451832

Suc. San Andrés de Giles
Ruta Nac. Nº7 Km 102 (6720)
Ciudad de San Andrés de Giles
Tel.: 02325-443160

Próxima Apertura
Suc. Cacharí
Ruta Nac. Nº3 KM 242
(7214) Ciudad de Cacharí

Bouchard 468 - 3º Piso (C1106AAF) Buenos Aires - Argentina - Tel/Fax (54-11) 4312-5401 Líneas Rotativas
info@agrociam.com / www.agrociam.com

FIGURA 3



ANALISIS ESPECTRAL DE FRECUENCIA

Es habitual durante el trabajo con amortiguadores oír hablar de ajustes en altas y bajas frecuencias, y si bien es un concepto que suena un tanto abstracto en un comienzo, resulta intuitivo y realmente muy cómodo al tornarse habitual.
La idea surge porque resulta muy complejo el tratamiento matemático del comportamiento vibratorio de una rueda, debido a que la velocidad vertical de la misma no depende sólo del tipo de irregularidad que cause la perturbación, sino también de la velocidad con que transita el vehículo, el neumático, amortiguador y espiral de suspensión. No conforme con esto, rara vez el neumático se ve afectado por una única perturbación, sino que cuando un auto circula por una pista recibe perturbaciones de distinta magnitud pero en forma continua y actuando una, antes de que hayan desaparecido los efectos vibratorios provocados por la anterior.
Estas dificultades de análisis, en conjunto con la falta de instrumentos de precisión para medir los movimientos verticales de las ruedas respecto de la pista y las masas suspendidas, han llevado a lo largo de la historia del automóvil a desarrollar muy elaboradas teorías y complejos programas de simulación que estudian el comportamiento vibratorio de las ruedas. Estos complejos desarrollos a pesar de tener un objetivo en común utilizan métodos de cálculo aproximado y abarcan modelizaciones del automóvil de muy diversa índole que no serán sujeto, de nuestro análisis actual, pero si destacaremos como una característica en común su enfoque de estudio de los movimientos a partir del dominio de las frecuencias.

Sin pretender ahondar en temas que requieren de un análisis matemático más serio, es destacable desde el punto de vista de la interpretación que para un determinado conjunto masa espiral transitando a una misma velocidad, habrá ondulaciones que repercutirán fuertemente y otras que lo harán en forma suave, siendo esto una medida de cuan buena fue la elección del espiral para ese determinado terreno.
Todos alguna vez hemos probado pasar a distintas velocidades sobre un mismo serrucho y sorprendernos al encontrar que a velocidades medias la perturbación es intolerable, pero que a velocidades mayores y menores el efecto disminuye. Esto es justificable basándonos en la figura 5, donde podemos observar que la repercusión aumenta notoriamente para frecuencias próximas a la de resonancia.
También debemos destacar que el trabajo del amortiguador consiste en parte en atenuar la amplificación de los movimientos en las frecuencias cercanas a la frecuencia de resonancia, y a cambio de esto como era previsible, empeora la suspensión para altas frecuencias.
Por último, dejaremos como ejercicio librado a nuestra imaginación, la verdadera justificación teórica de la utilización del análisis en frecuencia; y ésta consiste en que todo perfil de pista se puede pensar como la suma de infinitos perfiles de pista con forma sinusoidal, y la repercusión de cada uno de estos perfiles sumados conllevan a la repercusión total sobre el sistema. Este principio de descomposición es el que utilizan los grandes desarrolladores de suspensiones. Se recobran datos de una pista real, luego se descomponen mediante la utilización de computadoras (programas analizadores espectrales de Fourier) en infinitas pistas sinusoidales, y se calcula la repercusión individual de cada componente de frecuencia para sumarlos y obtener la repercusión total.

Alberto Canapino
Director Canapino E-Learning
www.canapino.com

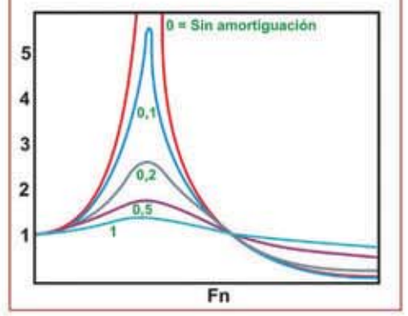
ción; en otras palabras, podemos decir que se recompone el estado original sin haber pasado de largo por dicha posición de equilibrio a causa de la energía que recibe de parte del espiral. Dicho valor particular de C suele ser utilizado en aplicaciones de competición por ser el máximo valor razonable de amortiguación, ya que si bien se puede obtener mayor amortiguación que esta, no tiene en un principio sentido porque solo retardaría la obtención del estado de equilibrio.
Cumpliéndose:

$$C_{CRIT} = 2 * \sqrt{K * m}$$

El coeficiente de amortiguación tiene sentido físico real sólo para el caso en que el amortiguador es de tipo lineal, como se observa en la parte inferior del diagrama (expansión), ya que el coeficiente se mantiene constante y coincide con la pendiente de la curva de Fuerza en función de la velocidad del pistón. En competición es frecuente, sobre todo en recorrido de compresión (parte superior del diagrama), la utilización de características digresivas para obtener suficiente rigidez a bajas velocidades pero evitando desestabilizar el chasis frente a impactos severos. En este caso la curva no es lineal, y el coeficiente de amortiguación varía con la velocidad del pistón, siendo su valor la derivada o pendiente de la recta tangente a la curva del diagrama. (Figura 4).

FIGURA 4

FIGURA 5



» Asesoramiento » Nutrición Animal
ARGENTINA
campotodo
Servicios e insumos agropecuarios
Donde está el productor, está Campotodo.

Campotodo General Villegas
Mariano Moreno 1282
B6230CJV - Gral. Villegas
Pcia. de Buenos Aires
Tel: (03388) 421360 / 424220
info@campotodo.com

Campotodo Tandil
Canadá 1398 (Esq. Colectora Sud)
CP7000 - Tandil
Pcia. de Buenos Aires
Tel/Fax: (02293) 444486
tandil@campotodo.com

Campotodo Pergamino
Av. Alsina 192
B2700AAO - Pergamino
Pcia. de Buenos Aires
Tel/Fax: (02477) 437024
pergamino@campotodo.com

Campotodo Capital Federal
Uruguay 1112, 3° Piso
C1016ACD - Ciudad de Bs. As.
Tel/Fax: (011) 5811-4371
capital@campotodo.com

Campotodo Lincoln
Av. García Tuñón 1170
B6070AAY - Lincoln
Pcia. de Buenos Aires
Tel/Fax: (02355) 423948
lincoln@campotodo.com

Campotodo Coronel Pringles
Rivadavia 630
B7530AQN - Cnel. Pringles
Pcia. de Buenos Aires
Tel/Fax: (02922) 464781
pringles@campotodo.com

Campotodo Carhué
Mitre 809
B6430CLI - Carhué
Pcia. de Buenos Aires
Tel/Fax: (02936) 432676
carhue@campotodo.com

Campotodo General Pico
Calle 9 N° 1156 Oeste
L6360AOX - Gral. Pico
Pcia. de La Pampa
Tel/Fax: (02302) 430528
pico@campotodo.com

Campotodo Coronel Suárez
Av. San Martín 182
B7540EBN - Coronel Suárez
Pcia. de Buenos Aires
Tel/Fax: (02926) 432550
suarez@campotodo.com

Campotodo Santa Rosa
Santiago Marzo 2730
L6300XAI - Santa Rosa
Pcia. de La Pampa
Tel/Fax: (02954) 454045
santarosa@campotodo.com

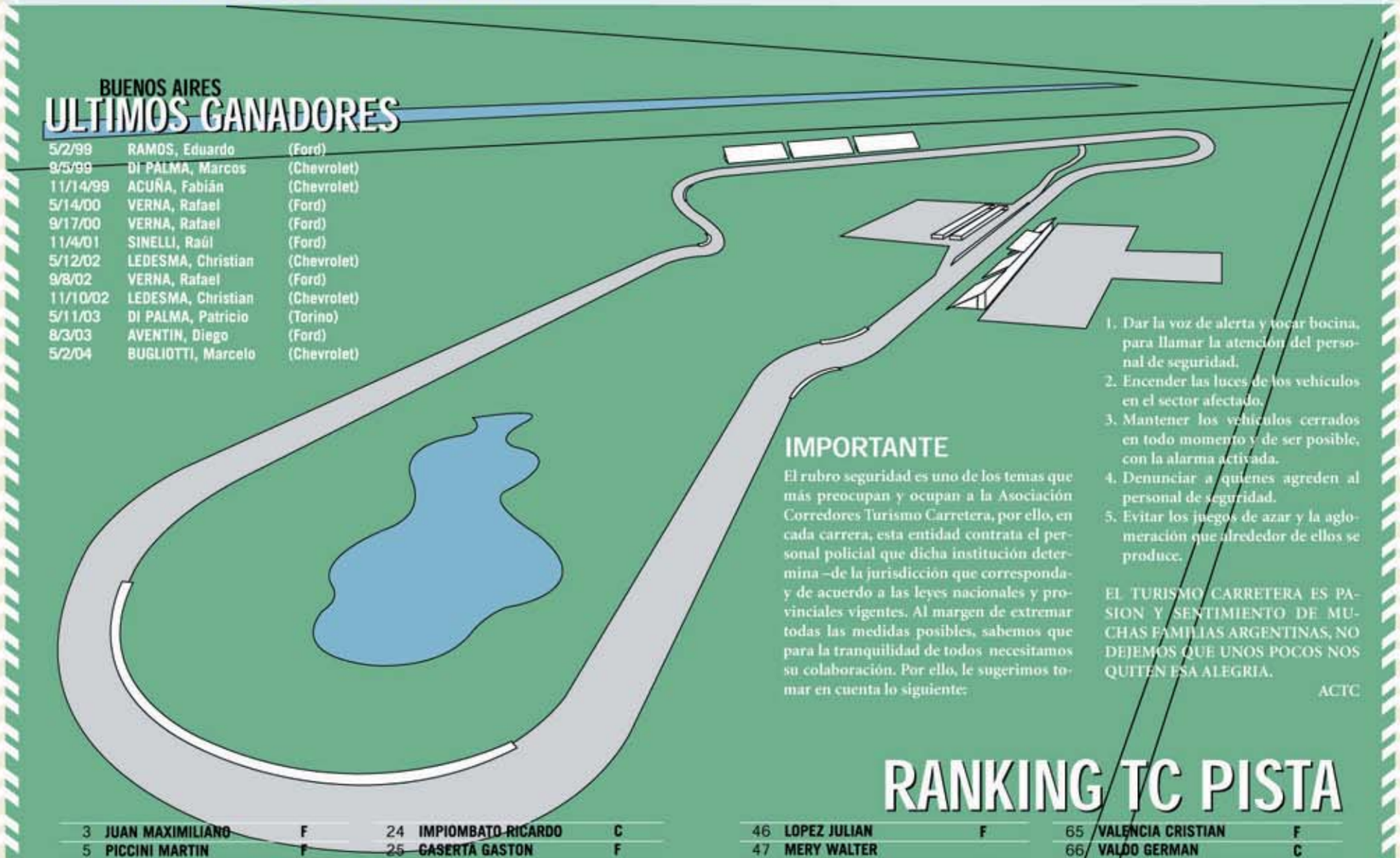
Campotodo Guaminí
San Martín 218
B6435BJF - Guaminí
Pcia. de Buenos Aires
Tel/Fax: (02929) 432242
guamini@campotodo.com

Campotodo Trenque Lauquen
Av. García Salinas 2195
B6400EII - Trenque Lauquen
Pcia. de Buenos Aires
Tel/Fax: (02392) 433400
tlauquen@campotodo.com

www.campotodo.com

Firestone es pasión.
Fires

CIRCUITO OSCAR GALVEZ
BUENOS AIRES



BUENOS AIRES
ULTIMOS GANADORES

5/2/99	RAMOS, Eduardo	(Ford)
9/5/99	DI PALMA, Marcos	(Chevrolet)
11/14/99	ACUÑA, Fabián	(Chevrolet)
5/14/00	VERNA, Rafael	(Ford)
9/17/00	VERNA, Rafael	(Ford)
11/4/01	SINELLI, Raúl	(Ford)
5/12/02	LEDESMA, Christian	(Chevrolet)
9/8/02	VERNA, Rafael	(Ford)
11/10/02	LEDESMA, Christian	(Chevrolet)
5/11/03	DI PALMA, Patricio	(Torino)
8/3/03	AVENTIN, Diego	(Ford)
5/2/04	BUGLIOTTI, Marcelo	(Chevrolet)

IMPORTANTE

El rubro seguridad es uno de los temas que más preocupan y ocupan a la Asociación Corredores Turismo Carretera, por ello, en cada carrera, esta entidad contrata el personal policial que dicha institución determina –de la jurisdicción que corresponda– y de acuerdo a las leyes nacionales y provinciales vigentes. Al margen de extremar todas las medidas posibles, sabemos que para la tranquilidad de todos necesitamos su colaboración. Por ello, le sugerimos tomar en cuenta lo siguiente:

1. Dar la voz de alerta y tocar bocina, para llamar la atención del personal de seguridad.
2. Encender las luces de los vehículos en el sector afectado.
3. Mantener los vehículos cerrados en todo momento y de ser posible, con la alarma activada.
4. Denunciar a quienes agreden al personal de seguridad.
5. Evitar los juegos de azar y la aglomeración que alrededor de ellos se produce.

EL TURISMO CARRETERA ES PASION Y SENTIMIENTO DE MUCHAS FAMILIAS ARGENTINAS, NO DEJEMOS QUE UNOS POCOS NOS QUITEN ESA ALEGRIA.

ACTC

RANKING TC PISTA

3	JUAN MAXIMILIANO	F
5	PICCINI MARTIN	F
6	POGGI SERGIO	D
7	LOGARZO PEDRO	F
8	LIFSCHITZ FEDERICO	F
9	CASTELLANO GUI.	C
10	CAMPANERA LAUREA.	C
11	DIRUSCIO SEBASTIAN	C
12	ACEBAL MARIANO	C
13	SOTRO WALTER	F
14	MARCILESE ROBERTO	C
15	DE CARLO DIEGO	C
16	del BARRIO CARLOS P.	D
17	PICHINI MAURO	F
19	HEIM SIMON ADAN	D
20	TESTA ARIEL	F
21	OLIVELLI MARIO	F
22	PICCININ ESTEBAN	F
23	MORELLO ALDO	F
24	IMPIOMBATO RICARDO	C
25	CASERTA GASTON	F
26	SAVA CARLOS	C
27	FAYANAS HUGO	F
28	AGLIANI HUGO	F
29	PERONI ALEJANDRO	D
30	BONELLI PROSPERO	F
31	CONVERSO GASTON	F
32	D'AMBROSIO ANDRES	F
33	GONZALEZ EMILIANO	F
34	PACIONI GASTON	F
35	LACCETTE DARIO	F
37	BERALDI ABEL	F
38	CORDICH IGNACIO	F
39	LIPAROTI HERNAN	F
40	FEDERICO CARLOS	F
41	ARAQUISTAIN MARTIN	F
43	ESPOSITO NESTOR	F
44	COTIGNOLA MARCELO	F
46	LOPEZ JULIAN	F
47	MERY WALTER	
48	FANCIO ALBERTO	C
49	BORIO ILDO	C
50	VELATA RUBEN	C
51	GARCIA HECTOR	F
52	MORO RAFAEL	F
53	DUFAU JORGE	C
54	DANDLEN PEDRO	D
55	FIRPO ANTONIO	F
56	ARIN GUSTAVO	D
57	DIAZ GASPAR	C
58	TABORDA CHRISTIAN	C
59	SOLIS GUSTAVO	F
60	ALVAREZ GASTON	F
61	TROTTA ESTEBAN	C
62	ZUGHELLA GABRIEL	F
63	GONZALEZ SANT. (H)	D
64	RUIZ RICARDO	F
65	VALENCIA CRISTIAN	F
66	VALDO GERMAN	C
70	RUIZ CARLOS JOSE	F
71	PORTA ENRIQUE	F
72	DOPICO CARLOS	D
73	ALBESE CLAUDIO	C
76	NOYA ALBERTO	F
77	RICCI JOSE MARIA	F
78	FERNANDEZ JORGE	F
79	DELIA ANDRES	C
84	BERTOZZI JUAN	C
85	CALAMARI MIGUEL	C
86	CALCULEFF FRANC.	F
87	BELMARTINO GERAR.	Fa
88	PAPARELLA JUAN M.	D
89	MARTIN MARTIN	F
91	LA CORTIGLIA OMAR	F
95	OYHANART MARIANO	F
99	BORIO DIEGO	C
101	CASTELLANO JONA.	D

1	BESSONE ERNESTO	Dodge
2	LEDESMA CHRISTIAN	Chevrolet
3	ORTELLI GUILLERMO	Chevrolet
4	MARTINEZ OMAR	Ford
5	AVENTIN DIEGO	Ford
6	SILVA JUAN MANUEL	Ford
7	ACUÑA FABIAN	Ford
8	DI PALMA PATRICIO	Torino
9	PACHO ARIEL	Torino
10	PONCE de LEON GAB.	Ford
11	RAMOS EDUARDO	Ford
12	TRAVERSO JUAN M.	Torino
14	OCCHIONERO ALEJ.	Ford
15	ETCHEGARAY MIGUEL	Ford
16	VERNA RAFAEL	Ford
17	TANONI OMAR	Chevrolet
18	MORIATIS EMANUEL	Ford
19	DI PALMA MARCOS	Chevrolet
20	GIANINI JUAN PABLO	Ford
21	MINERVINO LUIS	Chevrolet
22	HERNANDEZ WALTER	Ford
23	FONTANA NORBERTO	Dodge
24	IGLESIAS FERNANDO	Ford
25	MARTIN HENRY	Ford
26	TADEI GUSTAVO	Ford
27	URRETAVIZCAYA ROB.	Ford
28	CATALAN MAGNI JULIO	Dodge
29	RICCIARDI JOSE LUIS	Ford
30	SALERNO RUBEN	Dodge
31	CINGOLANI DANIEL	Ford
32	DI PALMA JOSE LUIS	Chevrolet
33	BALZANO JAVIER	Chevrolet
34	ALTUNA MARIANO	Chevrolet
35	PISANDELLI JUAN C.	Chevrolet
36	HERMOSO FABIAN	Ford
37	ALAUX SERGIO	Chevrolet
38	BISCEGLIA CLAUDIO	Torino
39	LOPEZ COCHO	
40	SINELLI RAUL	Ford
41	IGLESIAS JUAN M.	Chevrolet
42	GUARNACCIA SERGIO	Ford
43	ROBBIANI ARIEL	Ford
44	JOSEPH RICKY	Chevrolet
45	SOTO PABLO	Dodge
46	ZANATTA RENE	Chevrolet
47	AZAR JAVIER	Torino
48	ROSSI MATIAS	Chevrolet
49	DEL BO ROBERTO	Chevrolet
50	CANDELA ENRIQUE	Ford
51	IGLESIAS NICOLAS	Ford
52	REDOLFI HUGO	
53	REX	Ford
54	BELLOSO LUIS	
55	RAFU PABLO	Ford
56	OYHANART MARIANO	
57	SAVINO JOSE	Ford
58	ARRAUSI CARLOS	Chevrolet
59	RIVA NESTOR	Dodge
60	LAVARI EDGARDO	
61	CIANTINI JOSE	Dodge
62	CIANCAGLINI ARMANDO	Ford
63	DI MARCO JUAN C.	Chevrolet
64	URTUBEY ALEJANDRO	Chevrolet
65	URTUBEY FACUNDO	Chevrolet
66	BELLI DANIEL	Chevrolet
67	GIAVEDONI CARLOS	Chevrolet
68	RAMA OSCAR	Chevrolet
69	SOSA JUAN	
70	MANUELVIDELE ROBERTO	Ford
71	FERNANDEZ MAX.	
72	BIANCHI FABIAN	Ford
73	AGUIRRE GASTON	Chevrolet
74	SUAREZ CRISTIAN	Dodge
75	GIL BICELLA FACUNDO	Dodge
76	BRADAS HERNAN	
77	MISERDA CARLOS	Dodge
78	BUGLIOTTI MARCELO	Chevrolet
79	NOLESI MATHIAS	Ford
80	DOSE CHRISTIAN	Dodge
81	GUIDI NELSON	Ford
82	OÑATIBIA NELSON	Dodge
83	FONTANA GUSTAVO	Ford
84	GIUSTOZZI FABIAN	Dodge
85	GURINI NESTOR	Ford
86	LOPEZ JUAN CARLOS	Ford
87	SMITH BRIAN	Chevrolet
88	FIRMANI JOSE LUIS	Dodge
89	SPATARO EMILIANO	Torino
90	BASSO MARTIN	Ford
91	SOLMI SERGIO	Chevrolet
92	LOPEZ JUAN MANUEL	Ford
93	LA MANNA MARCELO	Chevrolet
94	MONTANER JAIME	Dodge
95	SAIZ CARLOS	
96	MULET LEANDRO	Chevrolet
97	CUTINI HUGO	Chevrolet
98	VIGLIANCO DANTE	Chevrolet
99	BINI ALEJANDRO	Torino
100	IGLESIAS LEANDRO	Chevrolet
101	UGALDE LIONEL	Ford

Firestone es seguridad.
tone

Campeonato Argentino

Turismo Carretera 2004

Posiciones disputadas 8 competencias

Pos.	Piloto	Ptos.	Lastre
1	Silva	99.00	70.00
2	Ortelli	92.00	67.00
3	Hernández	89.50	66.50
4	Verna	89.00	39.00
5	Bessone	87.50	62.50
6	Fontana	81.50	78.00
7	Traverso	80.50	65.50
	Martínez	80.50	24.50
9	Moriatis	68.50	42.50
	Aventín	68.50	47.00
11	Rossi	67.50	17.50
	Ledesma	67.50	17.50
13	P. Di Palma	56.00	24.50
14	Acuña	53.00	18.50
15	M. Di Palma	51.50	28.00
16	Bugliotti	50.00	42.50
17	Pacho	45.00	24.00
18	Ciantini	44.00	-
19	Altuna	42.50	-
20	Occhionero	38.50	-

Campeonato Argentino

TC Pista 2004

Posiciones disputadas 8 competencias

Pos.	Piloto	Ptos.	Lastre
1	M.Juan	124.50	70.00
2	Piccinin	117.50	70.00
3	Diruscio	92.00	87.50
4	Lifschitz	86.00	59.50
5	Pichini	85.00	68.00
6	Campanera	76.50	26.50
7	Logarzo	75.50	45.00
8	Piccini	74.00	24.00
9	Castellano	72.00	82.50
10	Bonelli	68.00	25.50
11	Sotro	55.00	37.00
12	De Carlo	51.50	36.50
13	Lacette	50.00	10.00
14	Marcilese	46.50	10.00
15	Acebal	38.50	-
16	Dandlen	36.50	38.00
17	Sava	34.50	11.00
18	Poggi	33.00	-
19	S.González	29.00	10.50
20	Oyhanart	27.00	52.00

GRAN PREMIO CENTENARIO AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
Autódromo "Oscar Alfredo Gálvez" - Buenos Aires

CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO CARRETERA 2004

SABADO 10 de JULIO			DOMINGO 11 de JULIO		
11:30 a 11:45	Clasif. TCP Grupo B	2da.	8:30 Hs.	Final Desafío Ford	10 v.
11:50 a 12:05	Clasif. TCP Grupo A	2da.	9:10	1ra. Serie TC	6 v.
12:20 a 12:35	Entre. Desafío Ford	2da.	9:40	2da. Serie TC	6 v.
12:50 a 13:10	Entre. TC 3er. Tercio	2da.	10:10	3ra. Serie TC	6 v.
13:15 a 13:35	Entre. TC 1er. Tercio	2da.	11:05	Final TC PISTA	15 v.
13:40 a 14:00	Entre. TC 2do.Tercio	2da.	11:50	Serie Comp. TC	5 v.
14:20	1a. Serie TCP	6v.	12:50	Final T. Carretera	24 v.
15:00	2a. Serie TCP	6v.			
15:40 a 15:55	Clasif. Desafío Ford				
16:20 a 16:35	Clasif. TC 3er. Tercio	2da.			
16:40 a 16:55	Clasif. TC 1er. Tercio	2da.			
17:00 a 17:15	Clasif. TC 2do. Tercio	2da.			

Final (TC/TC Pista): 46 (TC, se compone con las 42 mejores posiciones de las series clasif. más las 4 mejores de la serie complementaria).
Com. Deportivos: R. Rodríguez, J. Arrechea y F. Carro
Comisario Técnico: Carlos Marchese

* Cronograma sujeto a modificaciones por razones de fuerza mayor.

Eso que vivimos desde adentro

De un sueño nació una idea, y de ésta una pasión que creció pensando en quienes se encuentran en los lugares más remotos de nuestro país, y comparten el mismo amor por los autos que nosotros.

Por vos, y por aquellos que te enseñaron, y nos enseñaron, que con sólo una acelerada nuestro corazón nos puede hacer sentir que estamos vivos: ***es que nos esforzamos cada día más para que vivas el automovilismo a través de sensaciones.***

carburando

No sabemos quién va a llegar primero.
Pero sabemos qué combustible va a tener en el tanque.

YPF. Combustible oficial del TC.

YPF